Съобщения

Кираджийството в Пиринския край

Детелина Москова

Превозването на товари у нас е известно много отдавна. То ставало обикновено безплатно (ангария) и имало случаен характер. Най-често трябвало да се кара оръжие на султанската войска, да се пренасят материали за обществен строеж и др.

Когато превозването започнало да се извършва срещу заплащане, то се превръща в кираджийство, което на места взима характер на поминъчна форма и се разпространява в много райони на нашата страна, особено във високопланинските, през средата на XIX и началото на XX в.

Занимаващият се с кираджийство притежавал муле, магаре или кон, с които пренасял до определено място някакъв вид стоки, притежание на друго лице. За това той получавал възнаграждение — „кирия". Оттук и наименованието „кираджия", „кираджилък", „карам с кирия", „работя с кирия". Характерно е, че с помощта на животинска сила се транспортират товари, най-често предназначени за пазара, които принадлежат на друго лице, и срещу това се получава възнаграждение.

Кираджийството представлява интерес за етнографско проучване като явление, което съдържа битови форми и социални отношения и отразява частица от обществената култура на нашия народ през определен период от време.

За този вид поминъчна форма досега в етнографската литература почти не е писано. В отделни трудове могат да се открият материали, дадени разпокъсано, като бележки във връзка с поминъка на едно или друго селище. Кираджийството самостоятелно не е било предмет на разглеждане.[1]

В труда на Ан. Примовски „Камиларството в Беломорска Тракия" се разглежда тази поминъчна форма, но в конкретна проява — пренасяне на товари с камили, оформила се като специфично занятие в дадения район.[2]

---

[1] Ан. Даскалов. Из миналото на Неврокопско и близките му покрайнини. — Сп. Македонски преглед, г. VII, кн. 1, с. 83, 97; В. Кънчов. Пътувания по долините на р. Струма, Места и Брегалница. — СбНУ, т. XII, 1894—1896, с. 237, 238, 269; Г. Стрезов. Два санджака от Източна Македония. — Пер. сп., кн. XXXVII—XXXVIII, с. 1, 9, 10; А. Иширков. Струмишко. — Сп. Македонски преглед, г. I, кн. 1, с. 33; Иг. Пенков. Село Казичене. — Архив за поселищни проучвания, г. I, 1938, кн. 4, с. 42.

[2] Ан. Примовски. Камиларството в Беломорска Тракия. С., 1958.

Същият автор дава сведения за развито до степен на поминък кираджийство и в труда „Бит и култура на родопските българи".[3]

* * *

В настоящата работа се прави опит въз основа на богат теренен материал да бъде разгледано кираджийството в Пиринския край като поминъчна форма, разпространена през XIX в. и просъществувала до 40-те—50-те години на XX в.[4] Неговата поява и развитие там имат свой специфичен характер в резултат на известни политически и икономически обстоятелства.

Това, че този край остава по-дълго време под османско робство и настъпилата икономическа разруха в империята след Руско-турската война се отразяват много тежко върху населението. Зараждането на капитализма в османската държава и навлизането на парично-стоковите отношения предизвикват засилване на социалната диференциация. Променят се начините на производство и на потребление. Създават се нови поминъчни форми, една от които е кираджийството.

Географската особеност на района също подпомага развитието на това занятие. Бедната планинска земя не може да осигури изхранването на населението, а пресеченият планински релеф затруднява съобщенията и прокарването на пътища.[5] В края на XIX в. в Пиринския край почти не съществуват даже коларски пътища. Пренасянето на товари, а също и пътуванията ставали само с коне, мулета и магарета.[6] Те били единственото средство за транспорт.

За големия брой товарен добитък говори фактът, че по това време в Неврокоп (сега Г. Делчев) един от развитите занаяти бил самарджийството. В града имало повече от 100 самарджийски дюкяна.[7] Интересно е да се отбележи, че в началото на XIX в. в цяло Мървашко богатството на населението се оценявало на коне. Имуществото на един стопанин — къща, лозе и т. н. — се пресмятало, като се привеждало в стойност на коне. Данъкът също се разхвърлял на един кон, а когато притежанието било на стойност, по-малка от един кон, казвали: два крака, един крак и т. н.[8]

Кираджийството било познато в някои части на района още преди да се обособи като поминъчна форма. Неговата поява е свързана с необходимостта от транспортиране на селскостопански продукти за обмен. Развитието на разни занаяти по селата също налагало пренасяне на занаятчийските произведения до пазарните центрове. Отначало този транспорт имал случаен характер и се извършвал от самите дребни производители — селски стопани или занаятчии. Жителите от много планински села, като Долен, Пирин,

[3] Ан. Примовски. Бит и култура на родопските българи. — СбНУ, т. LIV, С., 1973, с. 75, 99, 102, 105, 155, 156, 312, 346, 366. В труда се отбелязва, че целият транспорт на Родопската област през XIX в. бил организиран изключително с кираджии. Връзката на този край с Беломорието се осъществявала чрез стотици кервани от натоварени мулета, коне и камили. В селища като Св. Петка, Батак, Доспат, Чепеларе, Барутин и др. кираджийството било редовен поминък. В Брацигово, където кираджийството било много развито във връзка с дърводобива, през 1842 г. бил основан кираджийски (арабаджийски) еснаф, който по време на Априлското въстание имал 9000 гроша.

[4] При направеното етнографско проучване на Благоевградски окръг по въпроса е събран материал от 25 села и проведена анкета в 164 селища.

[5] В. Кънчов. Цит. съч., с. 237.

[6] В. Кънчов. Пътни съобщения в Македония. С., 1898, с. 5—7.

[7] В. Кънчов. Цит. съч., с. 232.

[8] Пак там, с. 214.

Ощава и др., предлагали за пазара памук, лен, вълна, грозде и др. Имало села, в които се произвеждали специфични само за тях стоки. Така от Г. Сушица карали да продават пастърма, от Долен — гайтани. Добиваният катран в някои селища (Якоруда, Конарско) също бил откарван за продажба на разни места. В селища като Делчево, Раздол, Г. Сушица и др., които се намирали недалеч от градове и имали богати гори, сечели дърва, товарели ги на мулета и ги карали в Мелник или Неврокоп да ги продават.[9] Масово се произвеждали и дървени въглища, които всеки производител откарвал сам на пазара. Във всички тези случаи имаме превозване на товари, но то още не е кираджийство. Липсва съществееният елемент — кирията. На пазара се откарвали стоки от самите производители.[10] Някои от тях откарвали на пазара и стоки на свои по-бедни съселяни, които нямали добитък за превоз. Това се вършело най-често без възнаграждение, като понякога се компенсирало с друга работа — жътва, копан, бране и др. Но се появили и наченки на кираджийство — превозвали се чужди стоки срещу възнаграждение. Част от тези хора по-късно, при определени условия, се превръщат в кираджии и започват да превозват товари срещу заплащане.

Когато отделни стопани започнали да отделят повече продукти за пазара, те наемали специални хора, за да ги превозват.[11] В повечето от тези случаи товарният добитък бил собственост на самия производител. Той се грижел за храната и за цървулите на карачите. В селата, където имало самокови и кузни, се създали по-заможни хора, които наемали чужд труд за превозване и продаване на подкови и клинци из цялата страна.[12] Наетите били измикяри-карачи, които се пазарели по за половин или за една година и извършвали и самата продажба на стоките. Полученото те предавали на чорбаджиите, а своето възнаграждение получавали накрая, след като изтечело уговореното време, за което са се спазарили. Тук не може да се говори за наемане на транспорт, а за наемане на аргати за определена работа.

Разгледаните дотук случаи на превозване на товари все още нямат определен характер. Едва по-късно, когато продуктите и произведенията, предназначени за пазара, се увеличили, започнали да ги превозват определени лица — кираджии — и кираджийството се превърнало в поминъчна форма.

Развитото рударство в Неврокопско (Гоцеделчевско) създало условия за възникване на кираджийство още в началото на XIX в.[13] Изглежда, че добивът на руда там не бил вече достатъчен, за да задоволява местните самокови, и част от населението е отивало с добитък за руда от другаде.

[9] Архив на ЕИМ, инв. № 726-II, с. 36, с. Г. Сушица: „Гърците в Мелник се топлели все от техните дърва, дето ги откарвали на пазара. По два гроша плащали на един товар."

[10] *Архив на ЕИМ, инв. № 726-II, с. 36, с. Г. Сушица:* „В селото имало 4—5 души кирия да правят. Те имали големи лозя, правели вино и го карали да го продават"; Архив на ЕИМ, инв. № 725-II, с. 96, с. Долен: „Гайтаните плетел сам, не взимал помощници. После пак сам ходел да продава готовите гайтани. . ."

[11] Архив на ЕИМ, инв. № 726-II, с. 7, с. Пирин: „По-богатите хора в село взимали измикяри-карачи с мулета. Пазарели ги по за половин или една година. Храната и цървулите също влизали в сметката"; Архив на ЕИМ, инв. № 725-II, с. 48, с. Илинден: „Тези, кои били по-богати, взимали ратаи да им карат кирията."

[12] Архив на ЕИМ, инв. № 726-II, с. 4, с. Пирин: „В селото имало 30 кузни за обработка на плочи (подкови) и клинци. Събирали по цели кошове и после наемали хора да ги продават из цялата страна."

[13] Г. К. Георгиев. Рударството в Югозападна България и Югоизточна Македония. С., 1953, с. 6.

Собствениците на самокови наемали кираджии, които докарвали от разни места и „сбòръци" (железни отпадъци), които претопявали и използували за направа на желязо.[14]

Самоковите в селата Тешово и Пирин работели до началото на века и създавали препитание на населението. Кираджийството се практикувало само доколкото било необходимо за пласиране на продукцията и за доставяне на суровини. След западането на самоковите, някъде към 1900 г., населението от тези села било принудено да търси работа навън.[15] Създало се гурбетчийство. Кираджийството се превърнало в масова форма за препитание, „защото земята не стигала да изхрани селото". Цели групи започнали да отиват на гурбет към Света гора като карачи.

И в други селища на района, където условията за селското стопанство били трудни и нямало достатъчно поминък за населението, голяма част от него търсило препитание навън. Явили се различни форми на предлаган наемен труд, една от които е кираджийството. В селищата, откъдето са кираджиите, най-често нямало излишъци, предназначени за пазара. Тогава те тръгвали по други села и райони да търсят стоки за превозване, а по-късно и направо за изкупуване.[16] Кираджиите се превръщат в наемни работници-измикяри с тази разлика, че освен собствения си труд те пазарявали и тегловната животинска сила на добичето, което притежавали. В тези случаи кираджийството е повече форма на подвижен наемен труд—гурбетчийство, отколкото транспортна форма за превозване на стоки.[17]

С кираджилък се занимавали предимно средните селяни, които имали възможност да си купят мулета. Всеки кираджия имал по 1—2 мулета. Много рядко се случвало някой да притежава повече от две добичета за пренасяне на товари.[18]

Кираджийството било необходимо на различни занаяти и поминъци, развити по това време в този район. В много села на Неврокопско богатите гори създавали възможност за направа на чаркове-бичкиджийници. Набичените дъски кираджиите откарвали в по-ниските места, в полето.[19] Транспортирането на дървения материал, добиван в Санданско, създал една разновидност на кираджийството. Превозването на трупи ставало със салове по р. Струма чак до морето.[20] Появило се салджийство, което за известен период става редовно занятие за някои хора от този край.

С въвеждането на тютюневата култура в Пиринския край също се създават условия за поддържане на кираджийството. Превозването на тютюн осигурявало препитанието на немалка част от населението. Търговците на тютюн имали комисионери, които наемали кираджии с мулета, за да карат тютюн „срещу кирия" от Неврокоп за Кавала, Драма и др.[21]

---

[14] Архив на ЕИМ, инв. № 725-II, с. 2, с. Тешово: „Местното население отивало с добитък да докарва руда срещу заплащане за самоковите. Наемали и кираджии, които докарвали „сбòръци".

[15] Архив на ЕИМ, инв. № 726-II, с. 8, с. Пирин.

[16] Архив на ЕИМ, инв. № 728-II, с. 35, с. Калапот, Драмско.

[17] Архив на ЕИМ, инв. № 725-II, с. 50, с. Илинден: „От село излизали 100 души кираджии. Всяка къща имала кираджия и все надолу на гурбет отивали."

[18] Архив на ЕИМ, инв. № 726-II, с. 11, с. Пирин.

[19] Пак там, с. 4; Архив на ЕИМ, инв. № 727-II, с. 50—51, с. Конарско.

[20] В. Кънчов. Пътувания по долините на р. Струма. . . — СбНУ, т. XI, 1894, с. 223; Архив на ЕИМ, инв. № 726-II, с. 70, с. Ощава.

[21] Архив на ЕИМ, инв. № 725-II, с. 42, с. Илинден.

Навлизането на парично-стоковите отношения активизират търговията в този район. Това е една от най-важните предпоставки за развиване на кираджийството. В много села се отворили малки бакалнички, кръчми, дюкяни, които трябвало да бъдат снабдявани със стоки.[22] Това вършели кираджиите. Но най-много работа за тях създавали големите търговци в градовете. Те се снабдявали със стоки почти изключително чрез кираджиите.[23]

Повечето от жителите на Мелник се занимавали с търговия. На тях им били необходими кираджии, за да им превозват стоките. Те търгували все с виенски стоки и затова превозването им от Ломското пристанище било редовен поминък на много кираджии.[24] Освен това виното и памукът, които изобилствували в този район, били откарвани в Беломорието, „където кажат търговците“. Така години наред Мелник и Неврокоп, които също били търговски средища, давали възможност на кираджиите от околните села да намират работа там.

Имало села, чието мъжко население почти изцяло се занимавало с превозване на различни стоки. По-късно много от тези кираджии, понатрупали малко капитал, започвали да купуват стоки, да ги превозват и продават. Превърнали се в търговци-прекупвачи, макар че продължавали да казват, че „отиват на кирия“[25].

Тази нова форма на кираджийството става по-бърза, по-удобна връзка между производител и консуматор за онова време. Заинтересоваността на посредника-кираджия разширявала обсега на района и асортимента на стоките за доставяне. Кираджиите започнали да изкупуват селскостопанските продукти най-напред от техните си села, а по-късно и от околните. Отивали даже в по-далечни райони за такива стоки, които след това продавали там, където се чувствувало липса от тях.[26] Така постепенно една част от кираджиите се превърнали по същество в търговци, а дейността им — в търговия.

Тази развита форма на кираджийството добива гъвкав и разнообразен характер. В села, където имало мандри, кираджиите отивали редовно да изкупуват маслото и сиренето, за да го отнесат на пазарите.[27] Постоянно

---

[22] Архив на ЕИМ, инв. № 727-II, с. 6, с. Добърско: „В селото имало 4 кръчми и 2 бакалници. Кираджиите все на тях карали стока.“

[23] Архив на ЕИМ, инв. № 725-II, с. 42, с. Илинден: „Кираджиите карали от Неврокоп различни работи надолу в Беломорието. Оттам се връщали пак натоварени със стоки за търговците в града. Неврокопските бакали хич и не знаели долущните търговци. Те с кираджиите се разправяли.“

[24] Архив на ЕИМ, инв. № 724-II, с. 57, с. Капатово.

[25] Архив на ЕИМ, инв. № 725-II, с. 98, с. Долен: „Имало много кираджии в село. Превозвали стоки на различни търговци, а и те самите купували и продавали. Всичко все по кирия отивало; с. 38, с. Илинден: „Все кираджии били. . . Едни купували стоки със собствени пари, а други с пари на търговците“; Архив на ЕИМ, инв. № 728-II, с. 22, с. Зарово: „Около 100 души кираджии имало в селото. От тези кираджии няколко били с повече пари, та станали нещо като търговци. Ходели по селата и събирали памук, а после го носели в Солун да го продават“; с. 35, с. Калапот: „Към 200 души кираджии само с мулета имало от тяхното село. В по-старо време те отивали само с кирия да карат стоките, но после започнали сами да купуват и да продават.“

[26] Архив на ЕИМ, инв. № 728-II, с. 38, с. Калапот: „Кираджиите отивали най-вече в Кършяка (Мелнишко и Петричко) и купували масло, сирене, вълна и др. Продавали ги след това в Драма, Правище, Кавала, Ксанти. . . Оттам купували зехтин, масло, захар, сол и др. и после ги продавали нагоре до Кремен, Обидим, Банско. Стигали и до Горна Джумая.“

[27] Архив на ЕИМ, инв. № 728-II, с. 36.

превозвали „шарлан, вино и ракия“ от Мелник за Неврокоп.[28] В някои села се произвеждали много грънци. Кираджиите изкупували грънчарските произведения и ги продавали по пазарите или по селата срещу пари, а много често и срещу храна.[29]

Постепенно кираджийството се разпространило и в по-далечни райони. Кираджиите-търговци започнали да карат различни стоки към Беломорието. Стигали до Демирхисар и до Серес, където ги продавали на пазара. Оттам пък докарвали търсени тук стоки.[30]

* * *

Кираджийството било особено развито в района на Неврокоп и Мелник. От околните села докарвали стоки на пазарите в тези градове, а оттам откарвали други към Кавала, Драма и Серес. Най-много кираджии излизали от селата Пирин, Долен, Илинден, Слащен и др. Те добили голяма известност в целия район и имали широк обсег на движение (фиг. 1). В тези селища земята била малко и бедна и кираджийството станало преобладаващ поминък, упражняван целогодишно.[31] Другаде той идвал да погълне освободения селски труд през есенните и зимните месеци и имал характер на добавъчен поминък. В тези случаи кираджиите имали определени маршрути до сравнително близки центрове и прекарването на стоки ставало ритмично и за кратко време.[32] Само когато трябвало да се доставят стоки от по-далечни разстояния, например от някои пристанища на Дунав, отиването и връщането отнемало повече време.[33]

От другите части на района излизали по-малко кираджии и те имали по-ограничен периметър на движение. Превозвали товари предимно от Разлог или Г. Джумая (Благоевград) за околните села и обратно. В селата от Огражден някои стопани услужвали с коне „да си прекараш, каквото ти трябва“ срещу пари. Кираджийството там не се развило като поминъчна форма, а останало само до степен на единични случаи.[34]

В зависимост от района, който обслужвали, кираджиите от Пиринския край могат да се разделят на три групи. Едни, които превозвали стоки за селото, в което живеят, и снабдявали местните търговци, други, които прекарвали „каквото намерят“ от околните села за пазарните центрове, и трети, които отивали в Беломорието и оставали там продължително време.

[28] Архив на ЕИМ, инв. № 726-II, с. 10.

[29] Архив на ЕИМ, инв. № 728-II, с. 21.

[30] Архив на ЕИМ, инв. № 725-II, с. 49, с. Илинден: „Слизали надолу към Серес, Драма, Кавала. Там на сергии продавали стоките си на дребно, на пазара. Обратно карали маслини, спирт, риба, сол, всичко, каквото трябвало и го нямало тук. Докараните стоки продавали в Неврокоп на пазара.“

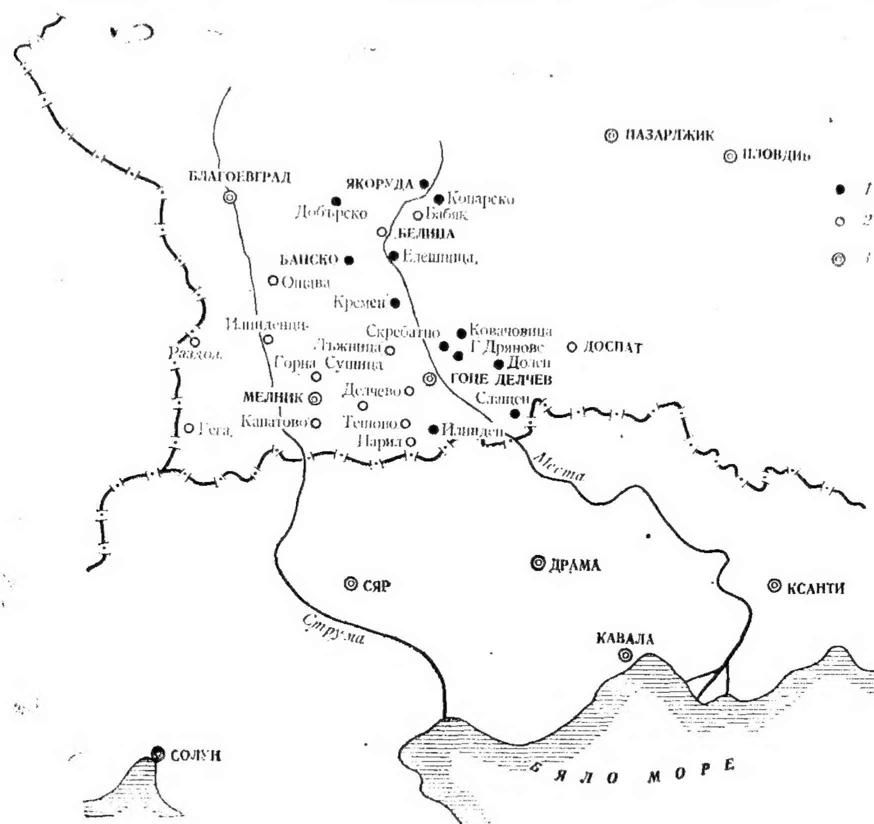
[31] Пак там, с. 49: „Имота в село бил малко и се работел от жените и децата, а мъжете и зиме, и лете все на кирия ходели“; с. 42: „. . . на тези, дето земеделието им е по-слабо, цяла година ходели с кирия“; Архив на ЕИМ, инв. № 727-II, с. 62, с. Слащен: „Кираджилъка се правеше през цялата година.“

[32] Архив на ЕИМ, инв. № 725-II, с. 28, с. Парил: „Кираджиите караха стоки от Мелник до Кавала и Драма. Те вървяха два дни надолу и два дни назад, почиваха в село 1—2 дни и после пак. Така се ходело само зиме. Лете много рядко ще се случи някой да отива“, с. 42, с. Илинден: „Който си има малко земя, ще ходи с кирия само като си я обработи, през есента и зимата.“

[33] Пак там, с. 95, с. Долен: „Случвало се по месеци да се бавят кираджиите“; Архив на ЕИМ, инв. № 724-II, с. 55, с. Капатово: „От Мелник до Лом и обратно кираджиите отивали за три месеца.“

[34] Пак там, с. 42, с. Гега.

Първите били най-често от мъчнодостъпни села, високо в планината (Слащен, Конарско и др.). Отдалечеността на тези селища от градовете налагало търговското снабдяване да става изцяло чрез кираджиите. В този случай поради ограничените възможности кираджийството било допълнителен по-



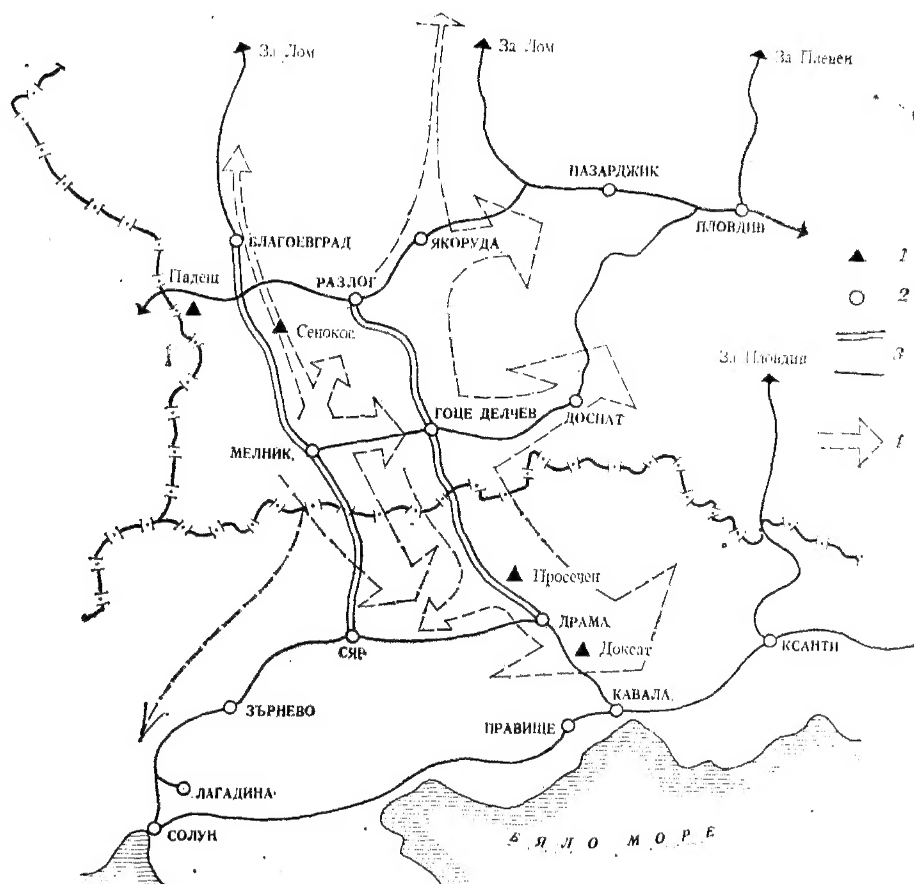
Фиг. 1. Карта на селища с развито кираджийство: *1* — селища, в които кираджийството било основен поминък; *2* — селища, в които кираджийството било добавъчен поминък; *3* — главни търговски селища

минък. При вторите превозването на стоки било основен поминък и постепенно някои от тях се превърнали в своеобразни търговци. Този вид кираджийство се разпространило най-много. Третата група кираджии в определено време отивали в краища, където могат да предложат труда си за превозване на стоки с кирия. Това ставало обикновено през зимата, когато земеделската работа намалявала. Те слизали към по-южните, по-топлите краища — Св. гора, Драмско, Серско и Солунско. Тук кираджийството приело форма на гурбетчийство.[35]

Съществувало известно райониране на кираджиите и с оглед на стоките, които превозвали. Знаело се от кой край какви стоки се търсят или пред-

[35] Архив на ЕИМ, инв. № 726-II, с. 8, с. Пирин: „Започнали да търсят работа вън от село. Отивали към Света гора като карачи."

лагат. От Разложко докарвали катран в Сандански, а взимали вино. От Мелник и селата около него карали най-вече вино, ракия и памук в Кавала, Драма и Серес. Вино от Мелнишко се пренасяло и в Неврокоп.[36] Кираджиите от по-южните части на района (с. Калапот, с. Зарово) отивали в



Фиг. 2. Карта на пътищата и посоките на движение на кираджиите: *1* — ханове; *2* — търговски средища; *3* — пътища; *4* — посока на движение

Мелнишко и Петричко и оттам превозвали масло, сирене и др. в Драмско и Кавала, откъдето пък отнасяли „праматарски“ стоки в разложките села.

Освен това вътрешно придвижване от едни околии в други идвали кираджии и от по-далечни краища. В с. Горни Порой кукушани карали с камили сол, газ, захар и други бакалски стоки, а оттам товарели памук, лен, пашкули. Но това било по-рядко и в по-далечно време. През втората половина на XIX в. снабдяването със стоки в целия Пирински край ставало само от местни кираджии.[37]

---

[36] Архив на ЕИМ, инв. № 725-II, с. 68, с. Делчево: „Кираджиите от село ходели в Мелник да докарват вино за търговците в Неврокоп.“

[37] Архив на ЕИМ, инв. № 728-II, с. 8.

Кираджиите се движели по определени пътища, свързани с дадени търговски средища. Очертават се главно две посоки, в които се пренасяли стоки: към Беломорието и към вътрешността на страната[38] (фиг. 2).

Съществуващите два пътя изцяло следвали течението на реките Места и Струма. Излизайки от долините на тези реки, в южна посока, към Беломорието, те се разклоняват към Кавала, Ксанти или Зърнево, Лагадина и Солун. В северна посока, към вътрешността на страната, местенският път прави отклонение при Гоце Делчев и през Сатовча — Доспат минава Родопите и се отправя към Пловдивско. Оттам минавал и пътят за Плевен и Румъния. Второ отклонение по този път се прави при Разлог и през Якоруда се насочва към Пазарджик или към Лом и Румъния. Струмишкият път на север водел също към Лом и Румъния. От него имало отклонение в западна посока през с. Падеж. Тези два главни пътя се свързвали и помежду си, като давали възможност за вътрешно обслужване на района. През Предела долината на Струма се свързва с Разлог, а през Попски преслог (Папазчаир) — с двата най-оживени търговски центъра — Мелник и Неврокоп.

Тези пътища по онова време нямали трайна настилка, а мостовете по тях били съвсем примитивни. Това ги правело използваеми само за транспорт с товарни добичета.

На пътищата, по които постоянно превозвали стоки, имало определени места за пренощуване. Много често разстоянията не можели да се изминат за един ден и се налагало да се преспи някъде. На подходящи места се създали ханове, които представлявали неголеми двуетажни постройки със стаи за спане, помещения за стоките и определено място за добитъка. В хановете, където отсядали редовните кираджии, всеки си имал „негово място" — на едно и също място си оставял стоките, настанявал добитъка. Ханджиите ги познавали много добре, защото „от години все едни и същи пътували" и се стремели да им създадат добри условия за почивка и сигурност за стоките.[39]

На някои места хановете се задържали дълго време, разраснали се и постепенно около тях се създали селища. Такъв е случаят със село Падеж, което и досега е известно с хановете си в миналото. Много фамилни имена в селото потвърждават същото.[40]

Най-развитите търговски центрове в Беломорието тогава, на чиито пазари кираджиите откарвали различни стоки, били: Драма, Кавала, Ксанти, Демирхисар, Серес и Солун. Някои от тях като пристанища давали възможност

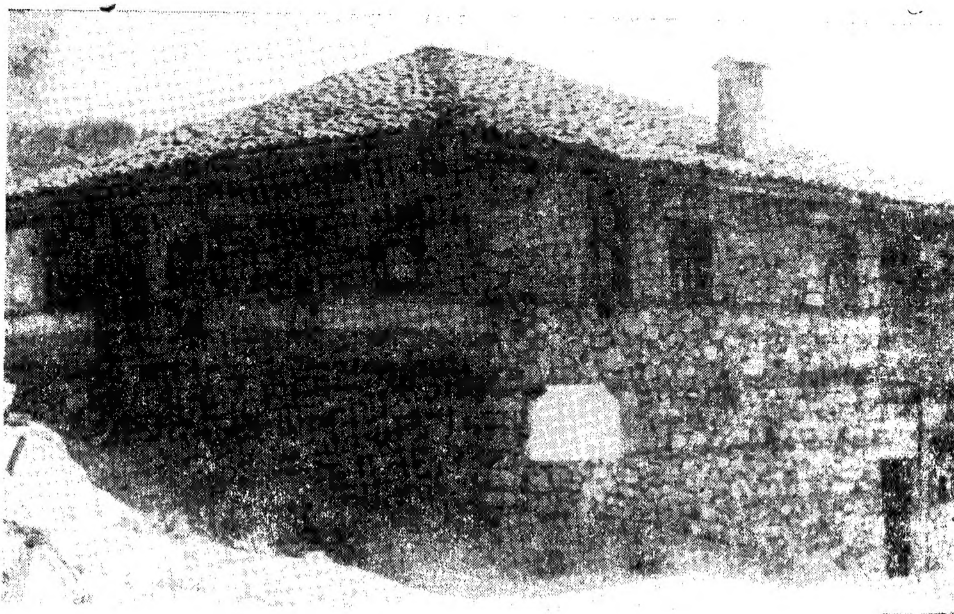
---

[38] В. Кънчов. Пътни съобщения в Македония. С., 1898, с. 5—7.

[39] Архив на ЕИМ, инв. № 725-II, с. 49, с. Илинден: „Пътят на кираджиите бил строго определен. Минавал през Везмен, Гюроджик. На конак отсядали в Просечен. Там имало ханове. Ще спрат, ще разтоварят мулетата, ще ги назобят, самите те ще се нахранят, напият, ще се наспят и на сутрината рано-рано пак потеглят. Минавали през Дикилиташ. Там преспивали втората вечер и оттам направо в Кавала на пазара. През деня продавали, после купували и вечерта пак се връщали да спят в Дикилиташ. Там им било по-удобно, защото всеки си имал определено място и за стоката да си прибере и заключи, и за добитъците."

[40] Архив на ЕИМ, инв. № 726-II, с. 89, с. Падеж; „Поминъкът на селото в миналото е било ханджийството. Селото от хановете се е създало. През него минавали много кираджии от Струмишко и Малашевско за Джумаята."

Посочените ханове на картата не изчерпват всички, съществуващи в този район. Те са били много повече, но не успяхме да установим други.



Фиг. 3. Къща-хан в с. Сенокос, Благоевградско



Фиг. 4. Хан в с. Калиманци, Благоевградско

на кираджиите да използуват понякога и водния транспорт за комбинирано превозване на стоките.[41]

Във вътрешността на страната кираджиите от този район стигали до Лом, Плевен, Пазарджик, Батак, Пещера и др. Отивали чак до Варна, а някои кираджии-търговци ходели в Румъния да продават стоки, закупени от Серес.

Както вече беше споменато, там, където кираджийството имало характер на основен поминък, то се упражнявало целогодишно и било свързано с пазарните дни на близките градове.[42] В повечето случаи обаче през пролетта не ходели на кираджилък, защото от Великден до Костадиновден добитъците насели и всеки си имал работа тук в селото"[43]. Сезонните кираджии нямали определено време за тръгване — обикновено или в края на юни, или късно наесен. Зависело от самите тях и от това, какъв вид товари прекарват, за къде и от къде. Есенното тръгване било свързано почти винаги със земеделските произведения.[44]

Кираджиите тръгвали много рано, някъде към 1–2 часа през нощта, „по първи петли". Това важело особено за тези, които превозвали стоки на близки разстояния и обикновено вършели това за един ден.[45]

Изпращането на кираджиите, когато тръгвали за по-дълго време, било свързано с известни ритуални практики с предпазен характер. Почти навсякъде се плисвала вода пред пътника, за „да му върви по вода" и се пазело да не се мете този ден. Някъде не затваряли външната порта, „дорде мине някава вода" или до три дни, че да се върне отново в къщи.[46] В деня на тръгването нищо не се изнасяло от къщи, не се давало назаем. Внимавали и да не скръцне вратата, та да ги чуе и види комшията. Не трябвало да знаят чужди хора кога тръгва, „за да е на добър път". Също така кираджията не трябвало да се обръща назад, „за да му върви напред всичко на добро"[47]. Другаде невестите изпращали кираджиите до края на селото, а на връщане се отбивали в гората да наберат билка „наудиче" за в къщи, „та бърже да се върне и да те найде"[48]. На места този обичай се свеждал до това — на връщане от изпращането да се налее малко вода, да се внесе в къщи и да „се затъкнеш с нещо зеленко"[49]. А в с. Илинден, което било почти изцяло кираджийско село, имало обичай, когато натоварят мулетата и тръгнат на път, майката да излезе пред портата, та тя да срещне първа добичетата, па да им полее вода и да ги изпрати с „хайрлия"[50].

[41] Архив на ЕИМ, инв. № 725-II, с. 98, с. Долен: „Ходели в Драмско и Серско, купували стоки и ги откарвали в Кавала, та там ги товарели на параходи и ги изпращали за Варна. През това време те отивали с коне до Варна, за да ги чакат да пристигнат. Товарели ги на конете и тръгвали да ги разкарват из цялата страна."

[42] Пак там, с. 49, с. Илинден: „От селото излизали кираджиите всеки вторник. В събота се връщали, за да се измият и отпочинат, и в понеделник отивали на пазара в Неврокоп, за да продадат докараното от Беломорието и да купят тукашни стоки. Във вторник пак тръгвали надолу. И зиме, и лете все ходели, не спираше пътят целогодишно."

[43] Архив на ЕИМ, инв. № 728-II, с. 36.

[44] Пак там, инв. № 727-II, с. 75, с. Лъжница: „Тръгвало се обикновено есен, че тогава вече е излязло, каквото има да се откара."

[45] Пак там, инв. № 726-II с. 11, с. Пирин: „Тръгвахме през нощта по първи петли, та като се зазори, да сме вече в Мелник. Връщахме се пак по тъмно."

[46] Пак там, с. 58; инв. № 725-II, с. 94; инв. № 727-II, с. 79.

[47] Пак там, инв. № 726-II, с. 43.

[48] Пак там, инв. № 727-II, с. 29.

[49] Пак там, инв. № 725-II, с. 106.

[50] Пак там, с. 50.

Обикновено кираджиите тръгвали на групи по 2—3 до 10—15 души, „за да са си дружина“. Несигурността на пътищата по това време ги принуждавала да се групират, но само по време на пътуването. Всеки кираджия работел с по 1—2 мулета или коне, според възможностите си, но винаги самостоятелно.[51] В работата често си помагали, но сортачване не е имало.

Товаренето и разтоварването на стоките се извършвало от самите кираджии. Не наемали хора специално за тази работа. На едно добиче — кон или магаре — се натоварвало съответно 100—150 кг. Това се смятало за „един товар“. Той се определял и в зависимост от вида на стоката.[52]

За пренасяне на различни товари се употребявали чували, наречени „врейки“, торби и цедилки. Те се изработвали от вълна, смесена с коноп и козина. В старо време виното се пренасяло в мехове от „пърчова кожа“. По-късно започнали да превозват гроздето и виното в дървени съдове — „бурѝла“.[53] Чувалите за пренасяне на дървени въглища се тъчели специално и се наричали „гŷница“. Инвентарът, с който си служели кираджиите, бил съобразяван с превозното средство — в случая коня или магарето. Гледали да е удобен за тях и затова избягвали тежки и обемисти кошове, сандъци и др., освен когато това се налагало от вида на стоката.

Стоките, които превозвали кираджиите по това време в Пиринския край, били най-различни. Може да се каже, че от всичко, което се е произвеждало в по-голямо количество, се отнасяло на пазара (грозде, памук, лен, пашкули, картофи, ориз, ябълки, орехи, круши, масло, сирене, пастърма, вълна, вино и др.). Освен хранителни стоки пренасяли и земеделски сечива — дикàни, лопàти, лингѝри (за веене на жито), саръци (за сушене на тютюн). Различни бакалски и праматарски стоки се внасяли отвън (газ, сол, захар, спирт, зехтин, маслини, риба, платове, юргани и др.). Много често се превозвал и дървен материал във вид на дъски за каци или бъчмета и труни. Трудно би могло да се изброят всички превозвани стоки. Товари за пренасяне от кираджиите били всички излишества от селското стопанство, занаятчийските произведения и „всичко, каквото трябвало и го нямало тук“[54].

Заплащането труда на кираджиите в по-старо време ставало обикновено в натура. Имало случаи да се пазарят по за един вол. Ще кара известно време товари на даден чорбаджия, след което той ще му даде не пари, а направо добиче или друго, за което са се уговорили. Това договаряне ставало при кираджии, които временно се занимавали с превозване на товари, само за постигане на определена цел — да си набавят една или друга необходимост. При кираджиите, които редовно се занимавали с каране на стоки, заплащането имало по-определен, регулиран характер.

[51] Архив на ЕИМ, инв. № 725-II, с. 96, с. Долен: „Събирали се на дружина да вървят по пътищата. Тогава самин не можеш ходи, че ще те изколят турците. За сметката всеки си бил башка“; с. 28, с. Парил: „Кираджилъка всеки сам си правел. Ще вземе едно муле и може наедно да вървят, но на всеки сметката си е башка.“

[52] В. Кънчов. Избрани произведения. Т. I и II. С., 1970. с. 123 — един товар е равен на 70 оки; една ока — 1800 г.

[53] Архив на ЕИМ, инв. № 728-II, с. 71, с. Ощава: „Идвали кираджии от Разложко с коне и мехове от пърчова кожа. В тях наливали виното. Един мех събирал по 40—50 оки вино. По-късно започнали да превозват гроздето и виното с бурило (дървен съд).

[54] Пак там, инв. № 725-II, с. 49.

В края на XIX в. „кирията“ се плащала най-често с една част от стойността на товара.[55] Примерно, ако кираджията превозвал 300 кила круши или орехи, половината била за него, след като се продадат.

По-късно превозването на стоки се извършвало само срещу заплащане с пари. При определяне на таксата играели роля размерът на товара и разстоянието, на което трябва да се превози. Но тъй като разстоянията се знаели — пазарните центрове били едни и същи, таксата се определяла преди всичко от тежината. Като се знаело едно добиче (кон или магаре) какъв товар може да носи, то и таксата била съобразявана с това.[56]

Кирията се заплащала предварително или след като се завърнат кираджиите. Съществувало голямо доверие между търговци и кираджии, а и цените имали установен характер, знаело се за каква стока какво може да се получи. Възможности за злоупотреби почти нямало и не се помни да са ставали такива.

За изхранване на добичетата, с които превозвали стоките, кираджиите се грижели сами. Даже когато са пазарени за по-дълъг период при един чорбаджия-търговец, щом като добитъкът бил техен, те имали грижата за неговата храна. В уговорката за заплащане на кирията никога не влизало храненето на добитъка.

В работата си кираджиите се стремели да бъдат много точни и акуратни. Превозването на време и опазването на стоките било за тях въпрос на чест и достойнство. В отношенията помежду им съществувало разбиране и професионална солидарност, без страх от конкуренция и съперничество. По същество това били работници, които чрез своя по-специализиран труд изкарвали прехраната си. С всичко това те успявали да си изградят доверие и авторитет и да заемат равностойно място в социалната структура по това време.

* * *

Кираджийството в Пиринския край се развива като поминъчна форма, когато се увеличили земеделските и животинските продукти, както и занаятчийските произведения, които трябвало да се откарат до пазарните центрове или да преминат през района. С развитие на икономическия живот и с известно стопанско замогване на населението започва да се чувствува необходимост и от други стоки по селата — бакалски, „праматарски“. Те трябвало да се доставят от градовете. При този обмен на стоки се създават условия за редовно превозване на товари за и от пазарите. С това се заемат определени хора, като с времето за някои от тях кираджийството се превръща в поминък. Тази поминъчна форма има специфично развитие тук и приема различен вид в дадени периоди.

Основните белези, които характеризират кираджийството, са: превозване на чужди товари, собствен товарен добитък и заплащане на услугата. Само когато са налице и трите елемента, може да се говори за оформен вид

---

[55] Архив на ЕИМ, с. 28, с. Парил: „Пари тогава нямало. Маркирали с тенекии и чували какво трябва да закарат и какво да остане за тях.“

[56] Пак там, с. 97, с. Долен: „По онова време се плащало на товар“; инв. № 724-II, с. 56, с. Капатово: „За едно отиване от Мелник до Лом и обратно за превозване на стоки с два коня се плащало по 7 лири. . . ., преди да се освободи България“; инв. № 726-II, с. 11, с. Пирин: „През 1910 г. за 80 оки въгле се плащало по 16 гроша; инв. № 727-II, с. 59, с. Слащен: „През 1930 г. общо за 100 кила товар се плащало по 50 лв.“

на този поминък. В останалите случаи, когато имаме само някои от тях, се касае за разновидност, която бележи предхождащ или следващ етап в развитието на кираджийството. Това деление позволява да се определят, макар и условно, характерни моменти и категории при кираджийството в този район.

Селскостопанските излишъци и занаятчийските произведения се откарват на пазара от самите производители. Превозването на товари е последица, краен резултат от упражняването на един основен поминък. Много често обаче наред със собствените произведения на пазара се откарват и чужди — в началото като услуга без заплащане, а по-късно срещу възнаграждение. Това се върши все още случайно и винаги заедно със собствени стоки. Имаме две дейности, изпълнявани от едно и също лице — производител-кираджия.

Отделни стопани се превръщат в едри производители. Те престават да превозват сами излишъците от своята дейност, предназначени за пазара. Наемат карачи, които се занимават само с това. На този етап товарният добитък е собственост на самия производител. Той наема аргатин за определено време с уговорено заплащане за конкретна работа — превозване на товари. В случая кираджийството взима форма на наемен труд, а изпълнителят се превръща в аргатин-кираджия.

Когато излишъците, предназначени за пазара, са достатъчни да осигуряват редовно превозване на товари, явяват се хора, които със собствен добитък срещу заплащане започват да прекарват стоки и стават кираджии. Налице са и трите основни белега на кираджийството и то се превръща в добавъчен или основен поминък.

Някои от кираджиите се замогват и започват да заплащат стоките, които взимат да превозват, на техните производители. След това ги откарват на пазара и там получават срещу тях вече по-голяма сума от тази, която са заплатили. Те извършват вече не само превоз, но и покупко-продажба на стоки. Реализират печалба най-често в размер, равен на кирията, която в случая не получават. Кираджийството се превръща в преносна търговия, а кираджиите — в кираджии-търговци.

Този вид търговия спира дотук. Нито един от кираджиите не се замогва така, че да се превърне в голям търговец и да търси чужд превоз за закупените от него стоки. Всички те продължават да бъдат кираджии — т. е. да превозват стоки, но вече с изменена форма на заплащане. Кирията не получават направо, а я реализират от покупко-продажбата на стоките.

Двете последни форми на кираджийството съществуват известно време заедно в Пиринския край, като последната през началото на XX в. има голямо разпространение.

Характерна особеност на кираджийството тук е, че много кираджии напускат селата си за продължително време и отиват да превозват стоки в далечни райони. Там те предлагат освен своя труд и твегловата сила на притежаваните от тях добичета. В някои случаи започват и сами да купуват, да превозват и да продават стоки. По същество това е гурбетчийство, което взима форма на подвижен наемен труд или търговия.

Друга специфика на кираджийството в този район е, че всеки кираджия работи „сам за себе си." Много рядко се случва сдружаване на двама-трима души, и то за кратко време. Кираджийството остава индивидуална поминъчна форма с характер на подвижен наемен труд с известни видоизменения в даден период от време към подвижна търговия.

Като поминък кираджийството в Пиринския край съществува до 1912—1913 г. Настъпилите тогава политически и икономически промени прекъсват до голяма степен възможностите за този вид поминък. Той продължава да съществува в по-ограничени размери докъм 1950 г., след което постепенно се създават нови условия за работа в този район и кираджийството престава да бъде поминък.[57]

Извоз грузов в Пиринском крае

Детелина Москова

(Резюме)

В статье рассматривается извоз грузов за вознаграждение как промысел, распространенный в юго-западных частях страны в XIX и начале XX века. Прослеживается появление и развитие этого промысла, ищутся предпосылки и причины.

Прежде всего обращается внимание на этнографический аспект этого явления, причем делается ударение на бытовые формы и социальные отношения, содержащиеся в нем.

Определяются типологические признаки — *извоз чужих грузов, собственное тягло и плата за услугу*. На этой основе делается условная категоризация данной формы промысла, которая в известные моменты меняет свой характер. Поэтому занимающийся извозом бывает: *производителем-возчиком, батраком-возчиком, возчиком* и *возчиком-торговцем*.

Делается районирование с учетом охвата действия и вида перевозимых грузов. Указаны дороги, по которым передвигались возчики, и основные торговые центры, с которыми они связывались.

Извоз грузов в Пиринском крае определяется как индивидуальная форма промысла, имеющая характер подвижного наемного труда с известными видоизменениями в определенный период времени, имеющими характер торговли вразнос.

Hired Transport in the Pirin Region

Detelina Moskova

(Summary)

The article deals with hired transport of loads, against payment as a livelihood, widespread in the south-western parts of the country in the 19th and the early years of the 20th century. The appearance and development of this livelihood

[57] Различните поминъчни форми играели съществена роля при оформянето на бита и културата на дадено население. Развитото кираджийство поради своя характер (контакт и досег с различни етнични групи и социални категории) оказало влияние най-общо върху бита, културата и психиката на народа в този край. Това е важен етнографски проблем, който заслужава да бъде разгледан самостоятелно.

are traced and the prerequisites and reasons for it are sought. Persons engaged in it were called *kiradjii*.

Attention is paid, above all, to the enthnographic aspect of this phenomenon, emphasis falling on the folk forms and social relations it contains.

The typological signs are defined: *transporting loads belonging to others, owning cart horses and payment for services*. On the basis of these signs a conditional categorization of this form of livelihood is made, which changes its character at given times. A person engaged in hiring out transport *kiradija* thus appears as: a *producer-kiradjia* a farm *labourer-kiradjia*, a *kiradjia* and a *merchant-kiradjia*.

A division into regions is made in regard to the range of action and the kind of goods transported. The roads along which the *kiradjii* moved are indicated together with the trade centres with which they were connected.

Kiradjiystvo (hired transport) in the Pirin region is defined as an individual form of livelihood, having the character of mobile hired labour, with certain modifications at a given period of time, approaching peddling.